



**INSTITUT DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE NATIONAL
(ISPAN)**

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

Port-au-Prince, Haïti

Téléphone : (509) 3600-8709

Courriel : ispanmc.info@gmail.com / ispanmc@gmail.com

Port-au-Prince, le 30 Mars 2020

Madame Mechtild **RÖSSLER**
Directrice du Centre du Patrimoine Mondial
UNESCO
En ses bureaux. -

Madame la Directrice,

La Direction Générale de l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN) présente ses compliments à celle du Centre du Patrimoine Mondial et lui achemine, sous couvert de la présente, le rapport d'État de Conservation du PNH-CSSR qui est l'une des multiples obligations de l'ÉTAT PARTIE.

Elle saisit l'occasion pour exprimer son désappointement causé par le report de la mission qui était sollicitée par l'État Haïtien à travers son Chancelier Mr. Bocchit **EDMOND** lors de sa mission à Paris au mois de Septembre 2019 écoulé.

En effet, ce report à une date ultérieure à cause de l'inquiétude grandissante que suscite actuellement la propagation du virus Covid19 force cette mesure radicale qui est compréhensible pour tous les partenaires. Nous de notre côté espérons maintenir une dynamique d'échanges, afin de poursuivre les discussions autour de la problématique de la route nationale # 3 (RN3).

Tout en demeurant à disposition, la Direction Générale de l'ISPAN saisit l'occasion pour vous renouveler, Madame la Directrice, l'expression de ses considérations distinguées.




Jean Patrick **DURANDIS**
Architecte de Monuments
Directeur Général /ISPAN

C.c : Pradel **HENRIQUEZ**, Ministre de la Culture et de la Communication
Mauro **ROSSI**, Chef Unité Amérique Latine et Caraïbes
César Moreno **TRIANA**, Chef Amérique Latine des Caraïbes

Pj : Rapport d'État de Conservation du PNH-CSSR

ISP/20-025



PARC NATIONAL HISTORIQUE –CITADELLE SANS-SOUCI RAMIERS
ETAT PARTIE REPUBLIQUE D’HAÏTI
(C180)
MINISTERE DE LA CULTURE
INSTITUT DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE NATIONAL (ISPAN)



RAPPORT DE L'ÉTAT CONSERVATION
PARC NATIONAL HISTORIQUE CITADELLE, SANS-SOUCI, RAMIERS

RAPPORT PREPARER PAR LA DIRECTION TECHNIQUE
SOUS LA SUPERVISION DE LA DIRECTION GENERALE
DE L'INSTITUT DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE NATIONAL (ISPAN)
MINISTERE DE LA CULTURE
REPUBLIQUE D 'HAÏTI
MARS 2020

LES ANNEXES	4
1 - SUITE AUX DECISION DU COMITÉ	5
DÉCISION ADOPTÉE: 42 COM 7B.39	5
2 - FICHE SIGNALETIQUE	7
3 - INTRODUCTION	8
4 - RÉSUMÉ ANALYTIQUE DU RAPPORT	9
5 - ACTIVITÉS 2018- 2019	15
6 - REPOSE DE L'ETAT PARTIE A LA DECISION DU COMITE DU PATRIMOINE MONDIAL	17
7- RÉSUMER EXECUTIVE	21

LES ANNEXES

Annexe 1 :

Documents sur la RN3

- Argumentaire de l'état partie sur le contournement #2
- Rapport de mission de prospection environnementale sur le contournement #2
- Livrable 1 de la mission du groupe A.R.S Progetti.S.P.A

Annexe 2 :

Bilan des activités réalisées par l'Autorité Gestion Provisoire du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers

Annexe 3 :

Rapport d'information sur l'exécution des Mesures Conservatoire du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers

1 - SUITE AUX DECISION DU COMITÉ

Décision adoptée: *42 com 7b.39*

Parc national historique – Citadelle, Sans Souci, Ramiers (Haïti)(c 180) Le comité

Rappel

Le Comité du patrimoine mondial,

1. Ayant examiné le document WHC/18/42.COM/7B,
2. Rappelant les décisions **34 COM 7B.110**, **35 COM 7B.125**, **36 COM 99**, **37 COM 98**, **38 COM 7B.44** et **40 COM 7B.6** adoptées respectivement à ses 34e (Brasilia, 2010), 35e (UNESCO, 2011), 36e (Saint Pétersbourg, 2012), 37e (Phnom Penh, 2013), 38e (Doha, 2014) et 40e (Istanbul/UNESCO, 2016) sessions ;
3. Rappelant également les nombreux rapports des missions de conseil et de suivi réactif et leurs recommandations à l'État partie en matière de conservation et de gestion du bien ;
4. Prend note de la réalisation d'un plan de tourisme durable et du plan d'Aménagement, Conservation et Sauvegarde du Parc national historique–Citadelle, Sans Souci (PNH-CSS) pour la partie monumentale du bien ;
5. Exprime cependant sa plus vive préoccupation quant à l'absence de progrès notable en ce qui concerne la mise en place des outils essentiels pour la bonne gestion et la conservation du bien, **tels que la définition de la zone tampon, la finalisation du plan de gestion et de conservation et l'établissement d'une structure de gestion permanente ;**
6. Note avec une vive préoccupation que la question de la **déviaton de la route RN003 n'est toujours pas réglée de manière satisfaisante et que les termes de référence de l'étude de la route RN003 semblent retenir exclusivement une traversée du parc et non un contournement et**
 - a) Rappelle de nouveau la décision **34 COM 7B.110** qui demandait à l'État partie de « **stopper la construction de la route RN003 dans le périmètre du bien en attendant la mise au point d'autres alternatives qu'il conviendra d'examiner, conformément au Paragraphe 172 des Orientations** »,
 - b) Demande à l'État partie de confirmer que **le futur tracé de la route RN003** ne traversera pas le bien car elle affecterait sérieusement son intégrité, et d'informer le Comité dans les meilleurs délais si et quand les études nécessaires pour une déviation seront réalisées,
 - c) Rappelle la décision **40 COM 7B.6** qui demande à l'État partie « de soumettre au Centre du patrimoine mondial, conformément au Paragraphe 172 des *Orientations*, **le projet technique d'amélioration de la route existante qui traverse le Parc, avec notamment**

son tracé, les travaux d'ingénierie pour la canalisation du fleuve, le type d'asphalte et la largeur de la route, pour examen par les Organisations consultatives avant que tous travaux ne soient entrepris »,

d) Note que les termes de référence indiquent la possibilité de transformer la voie située dans le bien, de la route RN003 au parking de Choiseul, et demande à l'État partie de s'assurer que cette voie n'affectera pas la VUE du bien ;

7. Note avec préoccupation que les délais dans la finalisation de ces actions et la finalisation de ces outils pourraient à terme constituer un péril potentiel pour la VUE du bien, selon les termes du paragraphe 179 des *Orientations*;
8. Prie instamment l'État partie de fournir avant le **1^{er} février 2019** une version **électronique du plan de gestion** et de conservation, ainsi qu'une proposition d'établissement d'une zone tampon pour examen par le Centre du patrimoine mondial et les Organisations consultatives ;
9. Demande également à l'État partie de soumettre au Centre du patrimoine mondial, d'ici le **1^{er} décembre 2019**, un rapport actualisé sur l'état de conservation du bien et sur la mise en œuvre des points ci-dessus mentionnés, pour examen par le Comité du patrimoine mondial à sa 44^e session en 2020.

2 - FICHE SIGNALÉTIQUE

État partie : République d'Haïti

Nom du bien : Parc National Historique Citadelle Sans-Souci Ramiers

Crit.res : IV et VI

IV. offrir un exemple éminent d'un type de construction ou d'ensemble architectural ou technologique ou de paysage illustrant une ou des périodes significative(s) de l'histoire humaine ;

VI. Etre directement ou matériellement associé. à des événements ou des traditions vivantes, des idées, des croyances ou des œuvres artistiques et littéraires ayant une signification universelle exceptionnelle. (Le Comité considère que ce critère doit préférablement être utilisé en conjonction avec d'autres critères);

Coordonnées géographiques : N 19 34 24.996 / W 72 14 39.012

Date d'inscription sur la liste du Patrimoine Mondial : 1982

Organisation responsable : Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN)

<<Ce bien offre l'exemple imminent d'un type de structure illustrant la situation historique d'Haïti au lendemain de son indépendance. L'éphémère république de Jean-Jacques Dessalines revêt une signification historique universelle. C'est le premier .état fondé à l'époque contemporaine par des esclaves noirs ayant conquis leur liberté.>>

3 - INTRODUCTION

Les activités réalisées pour l'exercices 2018-2019 se situent dans la continuité de celles réalisées précédemment deux années auparavant. L'ISPAN au cours de cet exercice, a poursuivi ou initié certaines activités, répondant soient des urgences dûment identifiées au cours de l'exercice, par les cadres techniques ou encore à la commodité des visiteurs. Celles-là, se sont traduites par des travaux réalisés dans le cadre du projet mesure conservatoire qui est le suivi des recommandations des experts de l'assistance technique de l'Unesco (Bureau de Port au Prince) a l'ISPAN et la collaboration entre le charge de projet de l'UTE l'Architecte de Monument Mr Claude **Métayer**. Et les résultats des activités réaliser par l'Autorité Gestion Provisoire (AGP) dans le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers.

Il convient de souligner ici que ces différentes actions ont été rendues possible grâce à de nombreuses rencontres de travail sur le Parc dans le cadre du projet PAST financé par la Banque Mondiale. Tous ces efforts consentis par les uns et les autres se sont traduits par le recrutements d'une firme pour les études de confortement et d'aménagement du site de Sans-Souci, pour la Citadelle le recrutement de la firme pour les études est en concertation entre les différents partenaires. Plusieurs autres actions sont identifiées pour rendre fonctionnel le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers accessible aux visiteurs, Un projet communautaire d'identification des maisons en contre bas de la Chapelle de Sans Souci a été conduit par le service sociale de l'UTE pour le déplacement de plusieurs familles.

4 - RÉSUMÉ ANALYTIQUE DU RAPPORT

Dans le cadre de la mission de l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN) et sa responsabilité sur le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers, la Direction Générale et la Direction Technique ont conduit plusieurs activités sur les problématiques du Parc dans le but d'apporter des réponses rapides et directes aux attentes des visiteurs et le respect du VUE. Ces différentes actions ont été rendues possible grâce à de nombreuses rencontres de travail sur le Parc dans le plan d'action pour la PNH-CSSR produit par l'état Haïtien et aussi dans le cadre du projet PAST financé par la Banque Mondiale.

Les actions de l'Autorité Gestion Provisoire dans le cadre de leurs missions et plan d'action dans le parc. La Route National #3 : Le livrable 1 de la mission de A.R.S Progetti.S.P.A sur les études environnementales et patrimoniales du tronçon de la traversée du parc dans le cadre du projet réhabilitation de la RN3 financé par l'Union Européenne, la préparation de plusieurs documents sur la problématique du tronçon de la traversée du parc, telle que l'argumentaire du maintien de la traversée de la RN3 dans le Parc en accord avec l'esprit de l'article 172 de l'orientation de la convention de 1972, rapport visite de prospection sur une option de contournement qui est la seule option visitée par l'équipe de mission technique ICOMOS /Centre du Patrimoine Mondial et ISPAN en 2013, l'autre option de a fait l'objet d'un tracé en volée sur une carte cartographique du parc, pour faire suite au rapport produit par ICOMOS sur les documents transmise par l'état partie sur la question de contournement. Une requête officielle de mission a été produite au Centre du Patrimoine Mondial lors d'une mission du Ministre des Affaires Étrangères et l'Ordonnateur National à l'Unesco en septembre 2019, l'objectif principal de cette mission est d'avoir les recommandations techniques de l'organe consultative (ICOMOS) afin de finaliser le tronçon conjointement avec les partenaires internationaux. L'ISPAN, le MTPTC et le BON ont travaillé sur une proposition d'Arrêté pour les 5,8Km, un changement d'appellation comme « *la Route du Parc* » en lieu et place de la RN3 faciliterait grandement l'avancée des travaux. L'exécution des travaux de mesures conservatoires sont en œuvre actuellement sur les monuments du PNH CSSR et se réalise comme prévu.

Les questions posées dans la décision du 42 COM en 2018 telle que la finalisation du Plan de Gestion, l'établissement de la Zone Tampon et le Plan de Conservation phase II, est sur la responsabilité de l'Unesco (Bureau de Port au Prince) qui a signé un accord avec l'État Haïtien afin de fournir une assistance technique à l'ISPAN dans le cadre du projet PAST financé par la Banque Mondiale. A ce stade la représentation de l'UNESCO à Port au Prince statue sur le recrutement de différents consultants pour la finalisation du Plan de Gestion, pour l'étude de la Zone Tampon, et l'étude du Plan Conservation phase II faune et flore du Parc.

- **L'annexe 1-a : Argumentaire de l'état partie sur le contournement #2**

Dans le but de formaliser la réponse de l'État Partie aux décisions prises dans les différents comités du Centre du Patrimoine Mondial depuis 2010 à date sur le statut de la Route Nationale #3 traversant le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers. Situé dans la partie septentrionale de la République d'Haïti, le Parc National Historique - Citadelle, Sans-Souci, Ramiers (PNH-CSSR) s'inscrit dans la zone centrale des massifs du Nord qui se prolongent en République Dominicaine. Le Parc National Historique –Citadelle Sans Souci Ramiers se trouve à la charnière de l'espace Plaine du Nord et l'espace Montagnes du Bonnet à l'Evêque. Le Parc National Historique, associe des monuments grandioses, Citadelle, Sans-Souci, Ramiers, à un espace rural montagnoux, le souci de préserver cet écrin naturel ainsi que les réalisations du Roi Christophe fut à l'origine de la création de ce Parc National Historique. Le Parc englobe l'ensemble monumental du Palais

Sans-Souci et ses dépendances, la Citadelle Henry et le Site des Ramiers, symboles universels de liberté car ils sont parmi les premiers et plus importants ouvrages construits par des esclaves noirs ayant conquis leur liberté.

En juillet 2010 est lancé l'appel d'offres pour les travaux (lot A et lot B) de la RN3 sous le financement de l'Union européenne dans le cadre du 10ème (FED) Fonds Européen de Développement.

- En juillet 2010, une mission de l'Unesco vient en Haïti pour évaluer les dégâts post-séisme ; l'ISPAN attire leur attention sur le projet de la RN3 (**selon les vœux de l'orientations de la convention de 1972 du paragraphe 172**). La mission "*recommande d'interrompre le processus de construction de la RN3 à l'intérieur du Parc jusqu'à ce que toutes les études d'impact (social, économique et environnemental) soient produites*". L'appel d'offres pour ce lot a ainsi été annulé, en attendant qu'une solution concertée puisse être trouvée au problème de la traversée du Parc. Un projet d'entretien de la route a quand même été mis sur pied en 2014 exécuté par le Centre National de Equipements (CNE) et financé par l'Union Européenne, qui n'est pas intervenu toutefois sur le tronçon à l'intérieur de l'espace.
- En octobre 2010, suite à la demande de l'ISPAN de financer l'étude de variantes contournant le Parc, l'ON confirme à la DUE la modification de l'Appel d'offres travaux pour le lot B. Les financements pour cette étude de variantes n'ont pas été trouvés.
- En juin 2011, la 35ème session du Patrimoine Mondial : "note les progrès de la proposition d'alternative à la traversée du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers formulée par le MTPTC", et "*réitère sa demande que le projet final, les études d'impacts environnemental et les études d'impacts sur le patrimoine soient soumises au Centre du Patrimoine Mondial pour examen avant toute intervention.*" Cette demande est réitérée l'année suivante.

Annexe 1-b : Rapport de mission d'évaluation sur le contournement

Compléter la réhabilitation de la RN3 par la construction du tronçon St Raphaël-Carrefour Barrière Battant permettant d'accéder au Cap-Haitien à l'Ouest et à Ouanaminthe à l'Est, à travers le Plateau Central, sous les contraintes de Route Nationale et Route dans le Parc ; ainsi il faudra réaliser des études techniques pour la construction du tronçon de route de 6 km de longueur environ « assurant la liaison sans discontinuité de Port-au-Prince à Cap-Haitien en passant par le Département du Centre » qui traverse le PARC Historique National Citadelle- Ramier – Sans Souci (PNH-CRSS) en tenant compte à la fois des normes prescrites par le MTPTC relatives aux structures à adopter pour une route nationale et celles prescrites par l'UNESCO relatives à la traversée d'un Parc ayant le statut de Patrimoine Mondial, c'est-à-dire en prenant en compte la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du biens. Bien que lancer en 2012, le dossier d'Appel d'Offre mais la résolution de l'UNESCO prise à

Rio de Janeiro en 2010, interdisant à l'Etat Haïtien de faire passer la route à l'intérieur du Parc Historique Citadelle- Ramier- Sans Souci Le marché n'a jamais ainsi été attribué; et en 2017 ECS dans les termes de références pour les études de la traversée du PNH-CRSS a recommandé pour compléter les travaux de réhabilitation de la RN3, avec l'aménagement du dernier tronçon St- Raphaël/Carrefour Barrière Battant, il est indispensable de disposer d'une étude qui tienne compte de la Convention de classement signé avec l'UNESCO en matière de traverse de Parc. Entre-temps plusieurs variantes ont été proposées dont l'une est celui du contournement potentiel (variante 2) reliant la commune de Dondon par carrefour Leblanc et de Grande-Rivière du-Nord au carrefour Menard de longueur 15 kms environ. Ainsi, tenant compte i) du rapport de la Mission d'assistance technique Centre du Patrimoine Mondial / ICOMOS en 2013, ii) des recommandations techniques de l'ISPAN en février 2016 et, iii) la décision de l'état haïtien de maintenir le tracé initial de la RN3 à la traversée du PNH-CRSS (réf.), s'avère-t-il nécessaire pour le Bureau de l'Ordonnateur National du Fonds Européen de Développement /BONFED ; l'Institut de Sauvegarde Patrimoine National / ISPAN accompagnés de la mission de contrôle BONIFICA/ESC du tronçon Hinche – Saint-Raphaël d'effectuer une mission de prospection environnementale sur cette variante afin d'accompagner la décision de l'état haïtien à travers le renforcement des recommandations déjà prescrites dans les rapports précités.

L'état partie a analysé l'opportunité de maintenir le tracé actuel du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers, en analysant les différentes menaces auxquelles fait face le bien. Le contexte environnemental du Parc National Historique - Citadelle, Sans-Souci, Ramiers, maintient encore aujourd'hui ses caractéristiques d'origine. L'unité de paysage conféré par la vallée de Dondon et les mornes environnants, qui offre une sélection représentative des différents milieux de la région, constitue un système humain cohérent. La perception topographique de charnière entre l'espace côtier et l'intérieur des terres, qui justifia l'occupation de ce territoire par l'édification de ces constructions, fortifications et palais, est très forte. Bien qu'endommagés par le séisme de 1842, la citadelle Henry et les fortifications de Ramiers conservent toute leur cohérence d'origine tant du point de vue du bâti que du point de vue de leur fonction militaire. La Citadelle Henry a bénéficié d'une intervention majeure consistant à la mise hors d'eau des ruines. Ces travaux réalisés avec l'assistance technique de l'UNESCO, de 1979 à 1990, ont pris le soin de préserver l'intégrité du monument historique en appliquant l'article 9 de la Charte de Venise. Depuis 2013, l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN) a entrepris des chantiers importants concernant le confortement des parties fragiles de l'ouvrage et des travaux d'aménagement destinés à améliorer les conditions d'accueil des visiteurs.

Annexe 1-c): Livrable 1 de la mission du groupe A.R.S Progetti.S.P.A

80% du transport en Haïti se fait par route. La plus grande partie du réseau routier haïtien se trouve en mauvaises conditions, ce qui rend difficile et dangereux le transport routier de passagers et de marchandises. La dégradation du réseau routier a été très importante entre 1993 et 2008 où environ 20% du réseau ont été perdus et le reste s'est fortement détérioré.

L'objectif général de cette assistance technique est d'achever la réhabilitation de la RN3 par la construction du tronçon St Raphael / Barrière Battant permettant d'accéder au Cap-Haïtien à l'ouest et à Ouanaminthe à l'est par le plateau central. En outre, assurer la liaison sans discontinuité de Port-au-Prince à Cap-Haïtien en passant par le Département du Centre (et le département du Nord), étant entendu que des démarches sont entreprises actuellement pour réparer le tronçon entre Mirebalais et Hinche gravement endommagé par des fissures au niveau de lac de Péligré et qui risquent d'interrompre le trafic.

Les objectifs particuliers de ce projet sont les suivants :

1. L'identification des impacts environnementaux et socio-économiques pour l'ensemble de la section St Raphaël / Barrière Battant et la proposition de mesures d'élimination ou au moins d'atténuation des impacts ;
2. L'identification des impacts sur l'aspect patrimonial, dans le cadre de la valeur universelle du PNH-CSSR, générés par la section de la RN3 traversant le parc et la proposition de mesures de compensation ;
3. La définition de solutions techniques pour la traversée du PNH-CSSR sur la base des impacts identifiés et des mesures proposées ;
4. L'identification de mesures d'accompagnements nécessaires dans le cadre de la convention de financement.

Ces objectifs permettront l'établissement de la base nécessaire pour la construction du dernier tronçon de la RN3 en préservant la valeur universelle du PNH-CSSR, ainsi que les atouts environnementaux, paysagers et sociaux le long de son parcours.

Annexe 2 :

Bilan des activités réalisées par l'Autorité Gestion Provisoire du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers

Période	Actions	Résultats
aout 2018 à septembre 2019	<p>Re-installation de la nouvelle structure de Gestion par l'Unité Technique d'Exécution (UTE)</p> <p>Appel à candidature affiché dans les Mairies du Parc et au Kiosque d'accueil de Milot en vue de recruter le personnel de l'AGP.</p> <p>Réunions avec les Groupes de Base du PNHCSSR</p>	<p>Structure fonctionnelle agit sur le terrain</p> <p>16 Agents environnementaux- 3 Animateurs sociaux- 1 Logisticien- 1 Responsable de sécurité- 1 Assistante Administrative- 1 Chauffeur- 1 Gardien- 1 Ménagère ont été recrutés</p> <p>Groupes informés des objectifs du Programme d'Appui au Patrimoine et au Tourisme (PAST) et des actions de l'AGP</p>
	<p>Reprise des activités de perception des rentrées de visiteurs au Parc par la Mairie de Milot. Depuis 2013 la perception a été assurée par le Ministère du Tourisme.</p> <p>Visite de la Représentante de l'UNESCO au Parc</p> <p>Réunion d'évaluation avec les Directeurs Départementaux du Parc</p> <p>Situation de tension au Parc: des riverains réclament eau potable et travail. Ils ont vandalisé un pont menant à Citadelle- Ralentissement des activités touristiques pendant une semaine</p>	<p>Perception gérée par la Mairie de Milot.</p> <p>Négociation permettant de régler la question de l'eau potable sans avoir la capacité de poser le problème de création d'emplois.</p>

Annexe 3 :

Rapport d'information sur l'exécution des Mesures Conservatoire du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers

Suite à des vents violents le 15 Aout 2020, la toiture en tuile de la Batterie Royale a subi certains dommages. Les sections concernées sont la partie Nord (vers batterie Coidavid), notamment les tuiles de rives et les tuiles d'égouts. Pas moins de 60 mètres carrés de couverture ont été repris. Les parties récemment réhabilitées zone Sud (Vers batterie des princesses) n'ont subi aucun dommage. Mis en place d'un revêtement élastomère acrylique, (LANCO, white-seal acrylic elastomeric roof sealer fiber reinforced) garantie 12 ans ; Application de peinture spéciale de protection sur la face exposée (MATPAR, styralac, industrial enamel) L'application du traitement de protection a changé la couleur originale. L'application d'une peinture a été nécessaire pour homogénéiser la couleur

5 - ACTIVITÉS 2018- 2019

Intervention aux PNH-CSSR et ses monuments historiques

Route vers parking : reprise d'un ouvrage d'art qui a été endommagé, des travaux de réhabilitation de la maçonnerie de moellon de la route principale tronçon de route Sans Souci Choiseul menant à la Citadelle, certains travaux de drainage et de retenue des talus sont réalisés.

Citadelle : Travaux de stabilisation partielle pré cyclonique, à l'annonce du cyclone le staff technique de l'ISPAN sous la supervision de la Direction Générale ont pris des mesures conservatoires minimales de protection de plusieurs batteries de la Citadelle dans le but d'éviter des dégâts potentiels sur le monument tel que :

- Désinstallation et dommages des tôles de la batterie Coidavid,
- Fissuration des portes vitrées du musée d'artillerie de la batterie des Princesses
- Infiltration d'eau de pluies dans les différentes batteries. Des mesures immédiates de protection étaient prises pour la fixation supplémentaire de certaines parties de la toiture Batterie Coidavid particulièrement celles qui sont situées face au vent du Nord - d'Est. Les ouvertures vitrées étaient protégées par la mise en place de feuilles de contre plaquées de dimension de 3/4 de pouce sur les portes et fenêtres des différentes batteries.

Supervision du dossier des mesures conservatoires

Dans le cadre du projet PAST financé par la Banque Mondiale, une campagne a été conduite par des experts de l'ICOMOS, sous contrat avec l'Unesco (bureau de Port au Prince), comme assistance technique à l'ISPAN, dans le but de vérifier les conditions des sites du PNH-CSSR en vue de la rédaction du « Plan d'aménagement et de conservation » qui fera partie du Plan de Gestion des sites du PNH-CSSR. Les experts ICOMOS, dans leurs rapports préliminaires, ont indiqué des situations de risque liées à l'instabilité de certaines structures et ont émis des recommandations générales sur les mesures à prendre pour garantir la sauvegarde à court terme du patrimoine historique et aussi la sécurité des personnes. L'équipe de l'ISPAN en collaboration avec le chargé de projet de l'UTE l'Architecte de Monument Mr Claude **Métayer** , pour demander d'inscrire dans le cadre du PAST les mesures conservatoires en vue de mitiger les dommages liés à ces risques.

<i>Sites</i>	<i>Descriptions</i>
Citadelle	Reprise de toiture en tuile - Traitement de ferrures rouillées - Remplacement de ferrures rouillées - Traitement des parties exposées de charpente - Réfection de toiture métallique - Traitement et mise en état des rambardes - Traitement de la végétation parasite - Contrôle des eaux pluviales - Mise en place de témoins
Sans - Souci	Contrôle de l'accès au site de Sans Souci - Réfection de toiture en amiante - Contrôle des eaux pluviales - Réfection partielle de clôture du site (Intervention de type I) - Définition d'un parcours sécurisé pour la visite (Intervention de type L) - Étaisements de confinement (Intervention de type M) - Consolidation de la partie de maçonnerie haute (Intervention de type N) - INTERVENTION DE TYPE O : Renversement de structures instables et/ou sans aplomb - Mise en place de témoins Localisation : Chapelle
Ramiers	Traitement de la végétation parasite - Contrôle des eaux pluviales - Mise en état du sentier (Intervention de type H)

6 - REPOSE DE L'ETAT PARTIE A LA DECISION DU COMITE DU PATRIMOINE MONDIAL

5. Exprime cependant sa plus vive préoccupation quant à l'absence de progrès notable en ce qui concerne la mise en place des outils essentiels pour la bonne gestion et la conservation du bien, **tels que la définition de la zone tampon, la finalisation du plan de gestion et de conservation et l'établissement d'une structure de gestion Permanente ;**

Le dossier de l'étude de la zone tampon est sur une bonne voie avec le recrutement d'un consultant (e) dans le cadre de l'assistance technique de l'Unesco (Bureau de Port au Prince) à l'ISPAN dans le Projet PAST finance par la Banque Mondiale, une mission de terrain est prévue pour la deuxième semaine du mois de mars 2020 dans le but de travailler avec l'autorité Gestion Provisoire (AGP) du PNH CSSR et les autres secteur, afin de réaliser une collecte de données sur le terrain.

P.S: MISSION EXPLORATOIRE # 1

Objet : Visite exploratoire / Priorité : Périmètre potentiel de la zone tampon

AGENDA

➤ **Jour 1:**

- Arrivée au Cap
- Enregistrement à l'Hôtel
- 10 hres 30 - 12 hres : Rencontres avec les partenaires (ISPAN / UTE)
- 14 hres : Prise de contact avec les institutions concernées (DDN_MT, Délégation, OGDNH...)

➤ **jours 2**

- Rencontre AGP
- Visite du Parc et exploration du territoire plausible de la Zone tampon

➤ **Jour 3**

- Rencontres avec les Mairies (les 4) et les Casecs
- Rencontres Associations, riverains et prestataires
- Table-ronde sur un dispositif de concertation

➤ **Jours 3 :**

- Retour sur PAP Débriefing avec l'AGP FIN DE MISSION

6. Note avec une vive préoccupation que la question de la déviation de la route RN003 n'est toujours pas réglée de manière satisfaisante et que les termes de référence de l'étude de la route RN003 semblent retenir exclusivement une traversée du parc et non un contournement et

Au courant de la deuxième trimestre de l'année 2019 l'état partie a pris le soin de présenter deux documents au centre du patrimoine mondial dont l'objectif était d'apporter certaine information aux différents préoccupation du comité

1- Argumentaire de la RN3

2- Rapport de mission d'évaluation sur le contournement

Et en annexe à l'argumentaire de la RN3 il y avait : draft d'Arrêté du Ministère des Travaux Publique Transport et Communication de la Route du parc en lieu et place de RN3, une nouvelle TDR sur la route du Parc.

a) Rappelle de nouveau la décision 34 COM 7B.110 qui demandait à l'État partie de « stopper la construction de la route RN003 dans le périmètre du bien en attendant la mise au point d'autres alternatives qu'il conviendra d'examiner, conformément au Paragraphe 172 des *Orientations* »,

L'état partie informe le Comité que toute les activités de construction du tronçon de la RN3 (P28 à P60 environ 5,8 Km) sont arrête depuis plus que 6 ans pour le moment il y a une route en terre battue avec pour dimensionnement largeur de surface de roulement 10 m, il n'y a pas de trottoir, canal pour l'écoulement des eaux de pluie. Nous affirmons que le MTPTC et l'UE on fait le respect des recommandation du comité, depuis 2014 le BON travail de concert avec la Direction Technique de l'ISPAN pour trouver une solution à ce sujet. Donc c'est dans cette objectif qu'il ont travaillé les deux document présenter au cour de la deuxième trimestre de 2019

b) Demande à l'État partie de confirmer que le futur tracé de la route RN003 ne traversera pas le bien car elle affecterait sérieusement son intégrité, et d'informer le Comité dans les meilleurs délais si et quand les études nécessaires pour une déviation seront réalisées,

L'état partie dans son document d'argumentaire sur la RN3 a pris le soin de faire une analyse très avancé de la situation dans le but de montrer au comité que il y a pas de possibilité d'utiliser aucune des trois alternatives présentées par l'expert de l'ICOMOS dans le rapport de mission juillet 2013 sur les contournements possibles. Le BON a déjà une étude d'impact environnementale et patrimoniale sur le tronçon du parc et aussi une demande d'avenant avec la firme A.R.S Progetti.S.P.A pour l'alternative 2 qui est le plus accessible parmi les trois qui sont présentées dans le rapport de juillet 2013.

- c) Rappelle la décision 40 COM 7B.6 qui demande à l'État partie « de soumettre au Centre du patrimoine mondial, conformément au Paragraphe 172 des *Orientations*, le projet technique d'amélioration de la route existante qui traverse le Parc, avec notamment son tracé, les travaux d'ingénierie pour la canalisation du fleuve, le type d'asphalte et la largeur de la route, pour examen par les Organisations consultatives avant que tous travaux ne soient entrepris »,**

L'État Partie voulait soumettre ce document technique au comité dans le cadre de ce rapport de 2018 – 2019, mais aucune recommandation ou suggestion n'a été fait pour la deuxième TDR transmise au deuxième trimestre 2019. Dans le but d'apporter une réponse rapide à la question, une mission a été réalisée par le Ministre des Affaires Étrangères et l'Ordonnateur National au Siège Social de l'Unesco à Paris en septembre dont l'objectif spécifique était de solliciter une mission technique composée d'experts appartenant aux institutions suivantes: Centre du Patrimoine Mondial /ICOMOS/ ISPAN /UE/MTPTC /BON pour une analyse sur le terrain des alternatives du tronçon (P28 – P60 5,8Km) et de finaliser ensemble le TDR ainsi que les deux document présentés par l'état parti, dont le but est de lancer les études de la route du Parc. La mission est suspendue temporairement à cause de graves problèmes internationaux que nous vivons actuellement en mars 2020, mais toutefois l'État Partie et le Centre du Patrimoine Mondial feront un suivit rapide pour apporter une solution dans les meilleur délais à cette situation.

- d) Note que les termes de référence indiquent la possibilité de transformer la voie située dans le bien, de la route RN003 au parking de Choiseul, et demande à l'État partie de s'assurer que cette voie n'affectera pas la VUE du bien ;**

Cette information est mentionnée dans les TDR présenté sur la RN3 dans le rapport de l'état conservation de 2017, cependant cette route Carrefour Seize--- Choiseul est un tracé existant et ne peut en aucun cas servir comme alternative de la RN3 il n'a pas la capacité et surtout la topographie ne le facilite pas, mais plutôt comme un autre accès menant à la Citadelle, dans le but d'offrir aux habitants de la Commune de Dondon une route ayant la même vocation que celle de Milot-Choiseuil en facilitant l'accès aux véhicules tout terrain, les Rhino, les chevaux et piétons. L'équipe technique de l'ISPAN a déjà réalisé un relevé du tracé de ce tronçon à l'aide d'un appareil GPS, afin de préparer un document avec toutes les spécifications techniques que requiert celui-là.

7. Note avec préoccupation que les délais dans la finalisation de ces actions et la finalisation de ces outils pourraient à terme constituer un péril potentiel pour la VUE du bien, selon les termes du paragraphe 179 des *Orientations*;

L'état parti ainsi que son bras technique (ISPAN) ont les mêmes préoccupations et ne laisseraient nullement impliqué le Parc dans une telle démarche qui conduirait la PNH-CSSR au terme du paragraphe 179 des orientations. Donc l'Institut de sauvegarde du patrimoine National ainsi que le Ministère de la Culture et la Communication ont pour devoir d'éviter toutes dérives sur ce tronçon qui sera étudié et exécuté par l'ISPAN de la même manière que l'institution avait réalisé l'actuelle route de Parc Sans Souci – Choiseul et Choiseul Citadelle dans le cadre du projet ISPAN /PNUD/UNESCO durant les années 1982 à 1991

Programmation:

Activités	Descriptions	Période des activités	
		Début	Fin
A	Cahier des clauses techniques du tracé	10 mai 2020	30 mai 2020
B	Une étude d'avant-projet sommaire (APS)	5 juin 2020	25 août 2020
C	Une étude d'avant-projet détaillé (APD)	1 septembre 2020	30 septembre 2020
D	Etude finale	1 octobre 2020	10 novembre 2020
E	Exécution des travaux	Décembre 2020	Juin 2021

8. Prie instamment l'État partie de fournir avant le 1^{er} février 2019 une version électronique du plan de gestion et de conservation, ainsi qu'une proposition d'établissement d'une zone tampon pour examen par le Centre du patrimoine mondial et les Organisations consultatives ;

Les trois activités mentionnées ci-dessous font partie intégrante de l'assistance technique de l'Unesco (Bureau de Port au Prince) à l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN) dans le cadre du projet **Préservation du patrimoine et Appui au Secteur Touristique (PAST) (Accord de Don H944-HT)** financé par la Banque mondiale,

Cette situation qui ne traduit pas un manque de volonté de la part de l'Etat Partie, est essentiellement due à l'arrêt de plus que deux ans de la structure consultative (l'Unesco Bureau de Port-Au-Prince) qui est en charge de l'élaboration du plan de gestion de conservation ainsi que l'étude d'une zone tampon dans le cadre du projet PAST. A cet effet toutes les activités ont été interrompues donc l'état partie ne pouvait pas continuer les activités concernant les points mentionnés ci-dessus.

Pour le moment un amendement a été trouvé entre l'état Haïtien et l'Unesco (Bureau de Port au Prince) pour la suite de ses activités (voir en annexe le nouveau calendrier) présenté par l'organe consultative (Unesco Bureau de Port au Prince) pour les livrables des documents demandés par le comité. Donc l'état partie encore une fois demande au comité de lui accorder un délai jusqu'au mois d'août 2020 pour compléter et finaliser les différentes demandes concernant le plan de gestion et de conservation ainsi que l'étude d'une zone tampon du PNH CSSR.

7- RÉSUMER EXECUTIVE

9. **Demande également à l'État partie de soumettre au Centre du patrimoine mondial, d'ici le 1^{er} décembre 2019, un rapport actualisé sur l'état de conservation du bien et sur la mise en œuvre des points ci-dessus mentionnés, pour examen par le Comité du patrimoine mondial à sa 44e session en 2020.**

Argumentaire de la RN3

Mise en contexte de l'argumentaire

Dans le but de formaliser la réponse de l'état partie aux décisions prises dans les différents comités du Centre du Patrimoine Mondial depuis 2010 à date sur la question de la Route Nationale #3 qui traverse le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers. Situé dans la partie septentrionale de la République d'Haïti, le Parc National Historique - Citadelle, Sans-Souci, Ramiers (PNH-CSSR) s'inscrit dans la zone centrale des massifs du Nord qui se prolongent en République Dominicaine. Le Parc National Historique –Citadelle Sans Souci Ramiers se trouve à la charnière de l'espace Plaine du Nord et l'espace Montagnes du Bonnet à l'Evêque.

Le parc National Historique, associe des monuments grandioses, Citadelle, Sans-Souci, Ramiers, à un monde rural de montagne. Préserver cet écrin naturel des réalisations du Roi Christophe fut à l'origine de la création du parc National Historique. Le Parc englobe l'ensemble monumental du Palais Sans-Souci et ses dépendances, la Citadelle Henry et le Site des Ramiers, symboles universels de liberté car ils sont parmi les premiers et plus importants ouvrages construits par des esclaves noirs ayant conquis leur liberté.

1.1 Route National #3

L'Etat Haïtien a inscrit dans le cadre de sa Politique de Transports, ainsi que dans son Plan Stratégique de Développement d'Haïti (PSDH), l'interconnexion des chefs-lieux des dix départements du Pays par des Routes Nationales de qualité en utilisant des tracés existants déjà.

La Nationale N° 3 relie Port-au-Prince, Chef-lieu du Département de l'Ouest au Cap-Haïtien, deuxième ville du pays et chef-lieu du Département du Nord en passant par la ville de Hinche, chef-lieu du Département du Centre. Son parcours est défini par l'arrêté Présidentiel du 4 avril 1979, qui le décrit comme "la route qui relie Port-au-Prince à Hinche, aboutissant au Cap et en passant par Croix des Bouquets, Mirebalais, Hinche, Saint Raphaël, Dondon et Carrefour Menard." En termes de liaison, elle représente une alternative intéressante à la Nationale N° 1 qui relie également Port-au-Prince au Cap-Haïtien, puisqu'elle est plus courte d'une cinquantaine de kilomètres, 190 kilomètres contre environ 240. Le processus de réhabilitation de la RN3 débuté depuis une vingtaine (20) d'années n'a toujours pas été mené à terme ; seulement 50% du linéaire (Port-au-Prince/Mirebalais et Mirebalais/Hinche, soit environ 100 km ont été réhabilités). Elle est en cours de réhabilitation.

1.1.1 Les tronçons suivants ont été déjà réalisés :

- Port-au-Prince –Mirebalais : Sous le financement de l'Union européenne dans le cadre du 9^{ème} Fonds européen de Développement un contrat a été signé entre l'Ordonnateur National et l'Entreprise Dominicaine ELSAMEX pour la réhabilitation de la route Port-au-Prince/Mirebalais longue d'environ 43.2 km jusqu'à Carrefour Peligre. Parallèlement un autre contrat a été signé avec le Bureau d'Etude français BCEOM pour la supervision des travaux qui ont démarré en 2005 et qui ont été réceptionnés définitivement en 2014 pour les travaux du contrat de base.

2 Analyse de deux alternatives de déviation

Le travail d'identification des deux alternatives a été réalisé par Michèle Joigny de l'ICOMOS et Nuria Sanz du Centre du Patrimoine Mondial dans le cadre de leur mission d'évaluation de l'impact de la réhabilitation de la Route nationale n°3 dans le Parc National Historique – Citadelle, Sans Souci, Ramiers, et analyse de l'état de conservation du bien Mission réalisée du 15 au 22 juillet 2013.

2.2 Impact environnemental des alternatives

Les deux alternatives ont un impact environnemental très important dans la zone traversée, dû à : la déforestation systématique des bassins versants, coupe accélérée des arbres, dans le but de produire du charbon de bois (la principale source de combustible du pays). Des espèces naturelles et animales en voies de disparition, résultant des attaques permanentes perpétrées sur leur habitat naturel, – Occupation des sites supposés propriété privé des riverains soit comme espace résidentiel, soit comme espace d'activités économique (culture, élevage, ...etc.)

Problèmes de gestion des bassins versants et des eaux de pluies avec incidences sur l'accessibilité des sites Les variantes, des impacts sur les milieux humains et naturels sont inévitables. Ces impacts, selon leur importance, peuvent se traduire en termes d'enjeux au projet. Les principaux enjeux des contournements sont en lien avec la qualité de vie des résidents ainsi que la protection du milieu naturel.

- a) Sur plan Socioéconomique :
- b) Type d'écosystème traversé, valeur de celui-ci

2.3 Impact économique des alternatives

Le coût d'un kilomètre de route à réhabiliter varie entre 900 000 et 1 000 000 million de dollars américains tandis que la construction d'une nouvelle route en montagne est de l'ordre de 1 900 000 à 2 000 000 millions de dollars américains.

3. Maintien du tracé existant : préservation de l'intégrité et de l'authenticité du PNH – CSSR

L'état partie a analysé l'opportunité de maintenir le tracé actuel du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers, en analysant les différentes menaces auxquelles fait face le bien.

Le contexte environnemental du Parc National Historique - Citadelle, Sans-Souci, Ramiers, maintient encore aujourd'hui ses caractéristiques d'origine. L'unité de paysage conféré par la vallée de Dondon et les mornes environnants, qui offre une sélection représentative des différents milieux de la région, constitue un système humain cohérent. La perception topographique de charnière entre l'espace côtier et l'intérieur des terres, qui justifia l'occupation de ce territoire par l'édification de ces constructions, fortifications et palais, est très forte.

Bien qu'endommagés par le séisme de 1842, la citadelle Henry et les fortifications de Ramiers conservent toute leur cohérence d'origine tant du point de vue du bâti que du point de vue de leur fonction militaire.

La Citadelle Henry a bénéficié d'une intervention majeure consistant à la mise hors d'eau des ruines. Ces travaux réalisés avec l'assistance technique de l'UNESCO, de 1979 à 1990, ont pris le soin de préserver l'intégrité du monument historique en appliquant l'article 9 de la Charte de Venise. Depuis 2013, l'Institut de Sauvegarde du Patrimoine National (ISPAN) a entrepris des chantiers importants concernant le confortement des parties fragiles de l'ouvrage et des travaux d'aménagement destinés à améliorer les conditions d'accueil des visiteurs.

3.1 Les mesures de protection du tronçon carrefour Dondon – carrefour Ménard des impacts environnementaux et patrimonial du tronçon

Les mesures de protection du tronçon impliquent plusieurs corps de l'administration publiques telles que : MTPTC, MEF, MIC ME, MTC, ISPAN et BON etc. qui sont tous prêts à jouer leurs rôles dans la prise de décision pour le respect du tronçon de la RN3 dans le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers.

Les points suivants devront faire l'objet d'une attention particulière :

- la largeur de la plateforme qui doit être suffisante pour assurer les diverses fonctions prévues, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des agglomérations et devant être justifiée pour chaque cas :
- les abords, talus, fossés, qui doivent être traités de façon à limiter leur banalisation et assurer la sécurité en cas de déboitage de véhicules
- la vitesse qui doit être contrôlée par des moyens surtout géométriques et des moyens physiques si le cas y échet
- le revêtement qui doit être compatible avec la nature du site traversé mais dont les choix doivent être documentés et justifiés ; la pierre doit être envisagée comme revêtement mais doit faire l'objet d'analyses : en particulier en ce qui concerne la recherche des matériaux, leurs coûts économiques et environnementaux, la sensibilité de ce type de revêtement aux inondations

Conclusion de l'argumentaire

L'Etat partie informe le centre du patrimoine mondial (selon les orientations du guide de la convention de 1972 du paragraphe 172) que la Route Nationale No 3 traverse sur 5,80 kilomètres le PNH-CSSR sera dénommée par Arrêté la Route du Parc. L'Etat partie demande donc au centre du patrimoine mondial et l'Icomos de jouer le rôle d'accompagnateur pour s'assurer que la route soit construite selon les prescrits des routes de parc. Cette Route de Parc aura deux voies de 3,50 mètres chacune, des accotements de 2 mètres au plus, des fossés longitudinaux et des ouvrages transversaux pour permettre le contrôle des eaux pluviales et des cours d'eau. Enfin la mise en application des cinq phases ci-dessus qui va nous conduire au respect du VUE du bien tel que défini.

Rapport de mission de prospection environnemental du contournement #2

Contexte

Compléter la réhabilitation de la RN3 par la construction du tronçon St Raphaël-Carrefour Barrière Battant permettant d'accéder au Cap-Haitien à l'Ouest et à Ouanaminthe à l'Est, à travers le Plateau Central, sous les contraintes de Route Nationale et Route dans le Parc ; ainsi il faudra réaliser des études techniques pour la construction du tronçon de route de 6 km de longueur environ « assurant la liaison sans discontinuité de Port-au-Prince à Cap-Haitien en passant par le Département du Centre » qui traverse le PARC Historique National Citadelle- Ramier – Sans Souci (PNH-CRSS) en tenant compte à la fois des normes prescrites par le MTPTC relatives aux structures à adopter pour une route nationale et celles prescrites par l'UNESCO relatives à la traversée d'un Parc ayant le statut de Patrimoine Mondial, c'est-à-dire en prenant en compte la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du bien. Le Parc a été déclaré Patrimoine Mondial par l'UNESCO en 1982 et cette dernière menace de le déclasser avec toutes les conséquences néfastes qui en découleraient si la route est réhabilitée à travers le Parc de façon inconsiderée. Bien qu'elle est plus courte d'une cinquantaine de kilomètres, 190 kilomètres contre environ 240 du trajet via l'Artibonite.

Méthodologie

La méthodologie utilisée pour la rédaction du rapport Mission de prospection environnementale est basée sur l'analyse des documents initiaux à ce projet et la réalité environnementale observée liée au Parc et à la variante 2 « reliant la commune de Dondon par carrefour Leblanc [1^{ère} habitation de la section communale de Bassin Caïman] et de la Grande-Rivière du-Nord au carrefour Menard ».

Structuration du rapport La structuration du rapport est telle que :

- Une physiographie du milieu environnementale de la variante 2 ainsi qu'en partie celle du Parc ;
- Les points de vu techniques de l'ICOMOS et l'ISPAN ;
- Les observations directes de la zone de mission ;
- Synthèse

- **1. Biophysique du Milieu**
- **1.1. Physiographie du milieu**
- **1.1.1. Géographie**

1.1.2. Géologie

1.1.3. Topographie

1.1.4. Pédologie

1.2. Localisation du PNH-CSSR

1.2.1. Cadre légal

Légalement, il faut signaler que la République d'Haïti est membre et signataire d'un ensemble de traités portant sur la protection de l'environnement et le dispositif social ; par conséquent, en conformité avec la hiérarchie des normes, Les préoccupations environnementales et la protection des patrimoines naturels et culturels sont présentes depuis des lustres dans la législation haïtienne en témoignent des articles 253, 254 et 257 de la constitution, le décret sur l'environnement, la loi du 17 août 1955 , Loi du 19 septembre 1958 protégeant le sol contre l'érosion, le décret du 20 novembre 1972 créant un compte non fiscal dénommé "Fonds spécial de reboisement", Le décret du 18 mars 1968 sur les Zones protégées etc.. Même que la législation haïtienne sur la protection des biens culturels reste encore très générale dans leurs visés, ce qui constitue un obstacle et qui les rendent aussi inapplicables faute de dispositions réglementaires adaptées. Et spécifiquement, dans la protection du patrimoine national les lois existant sont basées sur celle de la France ce qui les rend peu adaptée aux réalités du secteur de l'environnement ; Ce qui expliquerait la complexité de la traversée de la RN3 à travers le Parc National Historique jusqu'à proposer d'autres variantes ; même quand il y a le décret de 2005 sur la gestion de l'environnement, mais il s'avère nécessaire d'une révision sur les statuts juridiques de protection du patrimoine naturel et culturel d'Haïti qui servira un outil légal et un corps de principes propres à valoriser la légitimité des exigences environnementales et sociales liées à tout projet.

1.2.1.1. Historique et délimitation du Parc (bornes, Surface)

1.3. Zone de mission/ variante 2

La mission de prospection environnementale à adopter la trajectoire prescrite par la déviation de la RN3 du PNH-CRSS « variante 2 reliant la commune de Dondon par carrefour Leblanc [1^{ère} habitation de la section communale de Bassin Caïman] et de la Grande-Rivière du-Nord au carrefour Menard» d'une distance de 15 kms environ dont la majeure partie se trouve sur le territoire de la commune de Grande-Rivière-du-Nord.

Un écosystème à végétation variée en arbre fruitier et forestier

2. Point de vue technique de l'ICOMOS

Dans le rapport de la Mission d'assistance technique Centre du Patrimoine Mondial / ICOMOS en 2013, certains points ont été retenus :

Dans l'enceinte du Parc comme à ses abords, les habitants, qui sont propriétaires de la majeure partie des terres, jouent un rôle prépondérant dans la gestion de l'espace et la préservation du site (ce qui ne rend que plus urgent la réalisation du plan de gestion du Parc). etc

2.1. Une similarité qui ne dérangerait pas

L'ICOMOS, dans ses préconisations en vue de l'aménagement de la « Route du Parc » a cité : Si chaque cas est spécifique et appelle une solution sur mesure, il est intéressant de se pencher sur des exemples similaires de construction ou réhabilitation d'infrastructures routières dans des sites du patrimoine mondial, qui permettent d'identifier les principes clés devant présider à ce type d'intervention et de formuler des recommandations. A ce titre, la mission a consulté différents dossiers de nomination du patrimoine mondial, ainsi que des rapports sur l'état de conservation de biens culturels ou naturels affectés par la construction de routes, parmi lesquels :

- Le Site historique de Panamá Viejo et district historique de Panamá (Panama) ;
- Le Parc archéologique de San Agustín (Colombie) ;
- Le Parc national d'Iguazu (Argentine et Brésil) ;
- La Réserve de la biosphère Río Plátano (Honduras) ;
- La mission a également pris connaissance des normes et règlements internationaux appliqués à l'échelle nationale dans des cas de nomination très récents, notamment la Réserve de la biosphère El Pinacate et le Grand désert d'Altar (Mexique).
- Etc.....

2.2. Une cohésion de l'ICOMOS et l'ISPAN

Au regard de l'analyse de la Mission d'assistance technique Centre du Patrimoine Mondial / ICOMOS en 2013, et des recommandations techniques de l'ISPAN en février 2016 préconisent à l'Etat, dans l'élaboration des termes de référence de l'étude, de prendre en compte certains principes, tels que :

- La route doit garantir la sécurité, l'efficacité et le confort pour le transport des marchandises et passagers, tout en conservant des gabarits inférieurs ou égaux aux gabarits actuels.
- De façon générale, il est recommandé de ne pas excéder une largeur de 7 mètres. La route devra être munie d'une piste piétonnière convenablement sécurisée et signalisée.
- La réhabilitation de la route doit être un projet collectif, qui permette aux habitants non seulement de contribuer comme main

d'œuvre à la construction mais surtout de participer aux discussions et décisions dans le cadre d'un plan de gestion participatif, dont l'élaboration va commencer prochainement avec l'appui de l'UNESCO. A cet effet, l'étude doit proposer des procédures de coordination institutionnelle pour la conception et la mise en œuvre du projet et un mécanisme de participation des populations.

- Il est essentiel de conserver, sur le tracé de la route, l'ensemble du couvert végétal et de développer un plan de reforestation dans le but de freiner l'action érosive.
- L'intervention pour l'amélioration de la route devrait également prévoir un projet d'aménagement écologique destiné à préserver les espèces résidentes, passagères et migratoires, et à éviter l'effet barrière et la perte de connectivité des espèces de la faune et la flore sylvestres. L'étude doit porter une attention particulière aux conditions de drainage et d'assainissement de la zone pour assurer la durabilité des travaux réalisés, et prévoir une analyse spécifique de la pédologie, de la dynamique des sols et de la géomorphologie, notamment aux abords de la rivière. Etc.....

- **En guise de conclusion**

- En 2017, l'ESC à travers les Termes de référence pour les études de construction de la route de Traversée du Parc National Historique Citadelle- Sans Souci- Ramiers issus des recommandations de l'UICN a considéré que l'ensemble des impacts négatifs que le projet est susceptible de créer sur le Parc et vice versa. Même quand Les impacts sur le Parc lui-même, sa faune, sa flore devront être dûment approfondis, recensés et pris en compte en tenant compte de la Valeur Universelle Exceptionnelle du Parc. Et a intégré le tronçon de RN3 ceux qui seront également créés par la construction de la route Carrefour Seize-Choiseul.
- La mission de prospection environnementale sur la variante 2 la déviation de la RN3 du PNH-CRSS « variante 2 reliant la commune de Dondon par carrefour Leblanc [1^{ère} habitation de la section communale de Bassin Caïman] et de la Grande-Rivière du-Nord au carrefour Menard»

La mission de prospection environnementale sur la variante 2 a observé que la déviation de la RN3 du PNH-CRSS « variante 2 » est d'une distance de 15 kms environ dont la majeure partie se trouve sur le territoire de la commune de Grande-Rivière-du-Nord et le tracé initial de la traversée du PNH-CRSS est d'environ 6 kms ;

Ce sont des sentiers/pistes, dans leur ensemble, hors de vue du PNH-CRSS et de ses monuments séparés par une ligne de crête.

Ce sont des sentiers/pistes existants mais :

- avec un écosystème à végétation variée en arbre fruitier et forestier très appréciable ;
- avec des activités agricoles dominantes bien qu'en zone de pente raide (abrupte) ;

- des activités d'élevage de quadrupèdes et bipèdes variées ;
- caractérisés par une population dispersée de par la distance et la nature de leur habitat aussi ;
- etc...

A l'analyse des préconisations de l'ICOMOS en 2013, des recommandations de l'ISPAN en 2016, des Termes de référence pour les études de construction de la route de Traversée du PNH-CRSS de l'ESC et des observations directes à la mission de prospection environnementale sur la Variante 2 il s'avérait d'une nécessité de conserver la traversée de la RN3 au travers du PNH- CRSS en référence aux différents écrits et observés.

Les TDR pour l'études de la route national #3

1.1- Contexte

Les termes de référence qui suivent visent à définir le Mandat d'un Consultant devant réaliser les études techniques pour la construction du tronçon de route de 5.8 km de longueur qui traverse le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers, en tenant compte à la fois des normes prescrites par le MTPTC relatives aux structures à adopter pour une route nationale à deux voies (2) et celles prescrites par ISPAN et l'UNESCO relatives la traversée d'un Parc ayant le statut de Patrimoine Mondial, c'est-à-dire en prenant en compte la valeur universelle exceptionnelle (VUE) du bien. Le Parc a été déclaré Patrimoine Mondial par l'UNESCO en 1982 et cette dernière menace de revoir les termes du classement avec toutes les conséquences néfastes qui en découleraient si la route est réhabilitée à travers le Parc de façon inconsidérée.

1.2 Objectifs Particuliers

Dans le cadre de la réhabilitation du tronçon de la Route Nationale Numéro 3 entre Saint Raphaël et Barriere Battant, la mission qui sera confiée au Consultant vise à élaborer un Avant-Projet Sommaire pour la traversée du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers (PNH CSSR) ; réaliser une étude permettant de définir les impacts environnementaux du tronçon St Raphaël/Carrefour Barrière Battant, l'impact patrimonial et environnemental du 5.80 km qui traversent le Parc Historique Citadelle-Ramier-Sans –Souci de manière à le traiter en tenant compte des exigences de l'UNESCO et identifier des mesures d'accompagnement pour la CF de la route nationale numéro 3

Résultats à atteindre par le contractant

Dans le cadre des études de conception :

- Résultat 1 : élaborer un Avant-Projet Sommaire (APS) pour la traversée du Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers (PNH CSSR) ;
- Résultat 2 : Effectuer l'étude d'impact environnemental pour l'ensemble du tronçon St Raphaël / Carrefour Barrière Battant ;
 - Les projets de réhabilitation de routes sont généralement entrepris pour améliorer le bien-être économique et social de la population. Par ailleurs, ils peuvent également créer un impact négatif sur l'environnement.
- Résultat 3 : Réaliser l'étude d'impact patrimonial et environnemental de la traversée du Parc Historique Citadelle-Ramier –Sans Souci, 5.8 km

Les impacts patrimonial et environnementaux des projets de réhabilitation des routes peuvent par exemple inclure des dommages aux écosystèmes sensibles, l'érosion des sols, des modifications au drainage, la perte de terres agricoles productives.

Résultat 4 : Identifier des mesures d'accompagnement pour la CF de la route nationale n° 3.

Dans le cadre de cette mission, les résultats attendus de la part du consultant sont les suivantes études de conception :

Résultat 1 : Une étude d'avant-projet sommaire réalisé à la satisfaction de toutes les parties prenantes.

Résultat 2 : Réaliser l'étude d'impact environnemental pour l'ensemble du tronçon St Raphaël / Barrière Battant :

Résultat 3 : Réaliser l'étude d'impact patrimonial et environnemental de la traversée du Parc Historique Citadelle-Ramier –Sans Souci, 5.8 km

Résultat 4 : Identifier des mesures d'accompagnement pour la CF de la route nationale n° 3

Rapport préliminaire

Le consultant y exposera, en plus de son programme de travail et de toute modification requise par rapport à son offre, les premières constatations de l'étude, l'évolution de l'organisation des enquêtes et de la collecte des données et les difficultés rencontrées et/ou prévues. Seront réalisés :

RENCONTRES INDIVIDUELLES AVEC LES ACTEURS CONCERNÉS

Des rencontres avec les parties prenantes suivantes ont été organisées par le Consultant :

Institution	Personnes rencontrées
ISPAN (Port-au-Prince)	M. J.P. DURANDIS – Directeur Général de l'ISPAN M. Elsoit COLAS – Directeur Technique de l'ISPAN
ISPAN (Cap Haïtien)	M. Dwoling ACHILLE – Directeur Technique Adjoint
Autorité de Gestion du PNH-CSSR (Cap Haïtien)	M. Luc THELUS – Directeur Exécutif de la Autorité de Gestion du PNH-CSSR
UNESCO (Port-au-Prince)	Mme. Pilar ALVAREZ-LASO – Directrice, Représentante de l'UNESCO en Haïti

Visites De Terrain

Des visites de terrain ont été réalisées par les experts afin de connaître la situation actuelle de la route et du Parc. Les sites suivants ont été visités :

- Le parcours de St. Raphaël à Barrière Battant dans son ensemble ;
- La traversée du PNH-CSSR (5,8 km), entre Dondon et le Carrefour Barrière Battant ;
- La Citadelle la Ferrière ;
- Le Palais de Sans Souci ;
- Les alentours de l'accès à la Citadelle et au Palais de Sans Souci.

Informations Et Données Collectées

Difficultés Rencontrées

Les difficultés principales identifiées par le Consultant sont liées aux tensions politiques et sociales qui se déroulent actuellement dans le pays, et qui peuvent ralentir ou arrêter temporairement les activités de l'assistance technique, surtout dans la phase initiale au cours de laquelle est nécessaire le recueil des informations et données de base sur le terrain.

Suite à la phase initiale le Consultant peut mettre en place quelques activités à distance. Des entretiens par vidéo conférence peuvent être aussi organisés avec les parties prenantes.

Premières Constatations

Les constats principaux identifiés suite à l'analyse des informations disponibles et la première mission de terrain sont les suivants :

Aspects environnementaux et sociaux

- Les principaux problèmes environnementaux identifiés dans le Parc sont la coupe d'arbres, l'extraction de matériaux et l'accélération du processus d'érosion des versants ;
- Ouverture de gîtes d'emprunts des matériaux ;
- Développement de l'occupation illégale des terrains et extension des constructions anarchiques au niveau du domaine routier le long de la RN3 et au niveau de la voie menant à la Citadelle ;
- Faible capacité des Autorités locales à maîtriser ces actions de dégradation de l'environnement ;
- Pauvreté de la population ;
- Nécessité de la population à se déplacer (malgré l'état précaire de la route).

Aspects patrimoniaux

- Le Parc est accessible par la ville de Milot où se trouve le Palais Sans Souci. Un autre accès est possible depuis la RN3 à travers la piste d'accès au parking de la Citadelle (Kafou Seize) ;
- Le périmètre de la zone tampon du Parc par rapport à la zone inscrite au Patrimoine Mondial ne semble pas être défini ;
- Les limites du Parc ne sont pas adéquatement signalées sur le terrain et il n'y a pas de panneaux d'information du site en tant que Patrimoine Mondial aux entrées ;
- Des travaux de conservation et de sécurisation ont été réalisés à la Citadelle ;

- Le site est classé au Patrimoine Mondial comme culturel (critères IV et VI), toutefois les aspects environnementaux et paysagers sont cruciaux et indissociables des aspects monumentaux et identitaires ;
- Le développement de constructions informelles dans le périmètre du Parc est en cours et le cadre réglementaire ne semble pas être adéquat, p.ex. il n'existe pas de plans d'aménagement dans la commune de Dondon ;
- Le Parc contient des ressources culturelles au-delà des monuments Citadelle, Sans Souci et Ramiers, p.ex. les grottes de Dondon et un riche patrimoine immatériel ;
- Le Parc a une importance aussi du point de vue de la biodiversité (p.ex. *Eleutherodactylus poolei*, ou Grenouille de la Citadelle, en voie d'extinction et classé dans la liste rouge de l'IUCN ; une partie du Parc est classé comme IBA / Important Bird & Biodiversity Area).

Aspects techniques

- Le tronçon initial de la traversée du Parc (environ 1,7 km) s'insère pratiquement dans la trame urbaine de la ville de Dondon. Par contre, le reste (4,1 km) travers un environnement purement rural ;
- Une grande longueur de la route (environ 5,2 km) est constituée par plusieurs alignements droits et déclivités de profil en long faibles. La dernière partie (0,6 km) s'agit d'un segment particulièrement sinueux et à fortes déclivités ;
- La route n'est pas actuellement revêtue mais elle semble récemment réaménagée dans toute sa longueur ;
- L'emprise moyenne de la route est d'environ 10-12 m ;
- L'assainissement longitudinal est constitué par fossés en terre aux deux côtés de la chaussée ;
- Les ouvrages de drainage sont principalement des dalots et buses, qui sont actuellement obstrués dans leur grande majorité par des dépôts de sédiments. Plusieurs ponts de largeur inférieure à 20 m sont aussi identifiés ;
- Deux intersections importantes sont localisées au côté gauche de la route :
 - PK 0+400 - Croisement de la route d'accès au Lycée National de Dondon ;
 - PK 3+700 – Piste d'accès au parking de la Citadelle (Kafou Seize) ;
- Aucun type de signalisation verticale n'est présent ;
- Des lignes électriques aériennes logent les deux côtés de la route et sur presque toute sa longueur ;
- Des équipements d'éclairage public avec des panneaux solaires sont aussi présents dans la section urbaine de Dondon et ainsi qu'au niveau des sections présentant une concentration d'habitations ;
- Le trafic observé est très faible et constitué principalement par des minibus, camionnettes, autobus et camions de transport de marchandises ;
- Des usagers vulnérables, tels que des piétons et motos, ainsi que des animaux, parcourent habituellement la route de traversée du Parc ;
- Les habitations existantes tout le long de la route se trouvent à proximité immédiate de la route ;
- Une augmentation considérable du trafic est attendue suite à la réhabilitation complète de la RN3, étant donné qu'elle sera la voie la plus directe pour relier Port-au-Prince au Cap-Haïtien.

Rapport livrable 1 A.R.S Progetti.S.P.A

Contexte général du réseau routier haïtien

80% du transport en Haïti se fait par route. La plus grande partie du réseau routier haïtien se trouve en mauvaises conditions, ce qui rend difficile et dangereux le transport routier de passagers et de marchandises. La dégradation du réseau routier a été très importante entre 1993 et 2008 où environ 20% du réseau ont été perdus et le reste s'est fortement détérioré.

La route national n°3

La Route Nationale n°3 (RN3) traverse le Plateau Central d'Haïti ; elle relie Port-au-Prince (Chef-lieu du Département de l'Ouest) au Cap-Haïtien (deuxième ville du pays et chef-lieu du Département du Nord). Elle possède deux terminaux sud à Croix-des-Bouquets, dans le département de l'Ouest : le croisement avec la RN1, Bon Repos, et avec la RN8. Son terminal nord se trouve au Carrefour La Mort, au Cap-Haïtien, où il relie la RN6, la principale route du corridor nord-est, reliant Cap-Haïtien via Fort-Liberté et Ouanaminthe à la République Dominicaine.

Le Parc National Historique Citadelle Sans Souci Ramiers (PNH-CSSR)

Le PNH-CSSR est un parc national créé en 1978 et classé Catégorie V selon le système de classification de l'IUCN. Il est reconnu au Patrimoine Mondial de l'UNESCO en 1982 (critères IV et VI). L'entrée principale est située à Milot, dans le nord d'Haïti, mais il inclut aussi des territoires, principalement des communes de Dondon et Plaine du Nord. Il comprend les ruines du Palais de Sans Souci, la Citadelle « La Ferrière » et les vestiges de l'ensemble résidentiel fortifié de Ramiers.

La route de traversée du PNH-CSSR

En juillet 2010, une mission de l'UNESCO a recommandé l'arrêt du processus de construction de la RN3 dans le PNH-CSSR (environ 5,8 km) jusqu'à ce que toutes les études d'impact (sociales, économiques et environnementales) soient réalisées. Donc, l'appel d'offres pour ce lot a été annulé en attendant une solution pour la traversée du Parc.

Objectif général

L'objectif général de cette assistance technique est d'achever la réhabilitation de la RN3 par la construction du tronçon St Raphael / Barrière Battant permettant d'accéder au Cap-Haïtien à l'ouest et à Ouanaminthe à l'est par le plateau central. En outre, assurer la liaison sans discontinuité de Port-au-Prince à Cap-Haïtien en passant par le Département du Centre (et le département du Nord), étant entendu que des démarches sont entreprises actuellement pour réparer le tronçon entre Mirebalais et Hinche gravement endommagé par des fissures au niveau de lac de Péligre et qui risquent d'interrompre le trafic.

Objectifs particuliers

Les objectifs particuliers de ce projet sont les suivants :

10. L'identification des impacts environnementaux et socio-économiques pour l'ensemble de la section St Raphaël / Barrière Battant et la proposition de mesures d'élimination ou au moins d'atténuation des impacts ;
11. L'identification des impacts sur l'aspect patrimonial, dans le cadre de la valeur universelle du PNH-CSSR, générés par la section de la RN3 traversant le parc et la proposition de mesures de compensation ;
12. La définition de solutions techniques pour la traversée du PNH-CSSR sur la base des impacts identifiés et des mesures proposées ;
13. L'identification de mesures d'accompagnements nécessaires dans le cadre de la convention de financement.

Ces objectifs permettront l'établissement de la base nécessaire pour la construction du dernier tronçon de la RN3 en préservant la valeur universelle du PNH-CSSR, ainsi que les atouts environnementaux, paysagers et sociaux le long de son parcours.

Résultats

Les résultats attendus de ce projet sont les suivants :

1. Étude d'impact environnemental et social du tronçon du route San Raphaël/Barrière Battant suivant la méthodologie de l'UICN ;
2. Étude d'impact patrimonial et environnemental plus spécifique sur la traversée du PNH-CSSR (5,8 km) ;
3. Avant-Projet Sommaire (APS) pour la traversée de la route du PNH-CSSR (5,8 km) ;
4. Mesures d'accompagnements identifiés par la Convention de Financement de la RN3.

Activités Mises En Œuvre

Une mission a été effectuée récemment en Haïti, pour démarrer les activités d'assistance technique. La mission était conduite par Mme Valérie Broudic (Project Manager) et comprenait aussi l'équipe d'experts clés proposée par ARS Progetti.

Rencontres Individuelles Avec Les Acteurs Concernés

Des rencontres avec les parties prenantes suivantes ont été organisées par le Consultant :

Institution	Personnes rencontrées
ISPAN (Port-au-Prince)	M. J.P. DURANDIS – Directeur Général de l'ISPAN M. Elsoit COLAS – Directeur Technique de l'ISPAN
ISPAN (Cap Haïtien)	M. Dwoling ACHILLE – Directeur Technique Adjoint
Autorité de Gestion du PNH-CSSR (Cap Haïtien)	M. Luc THELUS – Directeur Exécutif de la Autorité de Gestion du PNH-CSSR
UNESCO (Port-au-Prince)	Mme. Pilar ALVAREZ-LASO – Directrice, Représentante de l'UNESCO en Haïti

Visites De Terrain

Informations Et Données Collectées

Informations Manquantes

Difficultés Rencontrées

Premières Constatations

Approche Proposée

Approche Générale

Cette étude se déroulera en trois phases principales :

1. Phase de démarrage – 0,5 mois
2. Phase d'étude – 3 mois
3. Phase de finalisation – 2 mois

Méthodologie

Les activités principales à mettre en place lors de l'assistance technique sont les suivantes :

- Activité 1 - Étude d'impact environnemental et social du tronçon du route St Raphaël/Barrière Battant suivant la méthodologie de l'UICN ;
- Activité 2 - Étude d'impact patrimonial et environnemental plus spécifique sur la traversée du PNH-CSSR ;
- Activité 3 - Avant-Projet Sommaire pour la traversée de la route du PNH-CSSR (5,8 km) ;
- Activité 4 - Mesures d'accompagnements identifiés par la Convention de Financement de la RN13.

Activité 1 - Étude d'impact environnemental et social du tronçon du route St Raphaël/Barrière Battant suivant la méthodologie de l'UICN

Activité 2 - Étude d'impact patrimonial et environnemental spécifique sur la traversée du PNH-CSSR

Objectif : L'identification des impacts sur l'aspect patrimonial, dans le cadre de la Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE) du PNH-CSSR, générés par la section de la RN3 traversant le parc et la proposition de mesures de compensation.

Tâches principales :

- Tâche 1 : Collecter et exploiter les informations et la documentation disponible, sur le cadre juridique-institutionnel, sur la planification intersectorielle (plans directeurs d'urbanisme, environnement, tourisme, etc.) et sur les projets et plans réalisés et en cours pour la préservation et la gestion du PNH-CSSR.
- Tâche 2 : Réaliser un état des lieux des ressources naturelles et culturelles matérielles présentes dans le périmètre du PNH-CSSR ainsi que des aspects du patrimoine immatériel liés au site.
- Tâche 3 : Examiner la déclaration de VUE selon un processus participatif (en déterminant et précisant les attributs porteurs) et définir la portée de l'étude d'impact, identifiant les parties prenantes.
- Tâche 4 : Examiner l'impact direct et indirect des changements engendrés par l'amélioration de la traversée sur la VUE et sur ces attributs, ainsi que sur l'authenticité et l'intégrité du site.
- Tâche 5 : Examiner les risques, les menaces et les opportunités liés aux différents scénarios de changement.
- Tâche 6 : Rédiger l'étude d'impact en consultation avec les parties prenantes et la présenter à l'ensemble des acteurs, afin d'informer correctement les décideurs et sensibiliser les parties prenantes.

Activité 3 - Avant-Projet Sommaire pour la traversée de la route du PNH-CSSR (5,8 km)

Objectif : La définition au niveau d'APS de solutions techniques pour la traversée du PHN-CSSR (5,8 km) sur la base des impacts identifiés et des mesures proposées.

Tâches principales :

- Tâche 1 – Recueil des informations et données
- Tâche 2 – Investigations complémentaires
- Tâche 3 - Analyse de la situation existante
- Tâche 4 – Mise en place des études techniques
- Tâche 5 – Préparation des plans et devis estimatif

Activité 4 - Mesures d'accompagnements identifiés par la Convention de Financement de la RN13

Objectif : L'identification de mesures d'accompagnements nécessaires dans le cadre de la convention de financement

Livrables Attendus

La liste des livrables qui constitueront le produit final de cette Assistance Technique est indiquée dans le tableau suivant :

Phase	Activité	Livrable	Délai
Phase Démarrage	-	Rapport de démarrage	Sept-19 (Mois 0.5)
Phase d'étude	-	Rapport Intérimaire	Nov-19 (Mois 2)
	1	Étude d'impact environnemental et social du tronçon du route San Raphaël/Barrière Battant suivant la méthodologie de l'UICN	Déc-19 (Mois 3)
	2	Étude d'impact patrimonial et environnemental plus spécifique sur la traversée du PNH-CSSR (5,8 km)	Déc-19 (Mois 3)
Phase de Finalisation	3	Avant-Projet Sommaire (APS) pour la traversée de la route du PNH-CSSR (5,8 km)	Déc-19 (Mois 3)
	4	Rapport avec les mesures d'accompagnements identifiés par la Convention de Financement de la RN13	Jan-20 (Mois 4)
	-	Projet de Rapport Final	Fév-20 (Mois 5)
	-	Rapport Final	Fév-20 (Mois 5.5)

Calendrier Des Travaux

La durée totale de la présente assistance technique est prévue pour cinq (5) mois. Le début a été fixé au 16 septembre 2019.

Les prochaines étapes à compter de l'assistance technique, sont les suivants :

N°	Activité	Durée
1	Étude d'impact environnemental et social du tronçon du route San Raphaël/Barrière Battant suivant la méthodologie de l'UICN	Oct. 19-Déc 19 (Mois 1 – 3)
2	Étude d'impact patrimonial et environnemental plus spécifique sur la traversée du PNH-CSSR (5,8 km)	Oct. 19-Déc 19 (Mois 1 – 3)
3	Avant-Projet Sommaire (APS) pour la traversée de la route du PNH-CSSR (5,8 km)	Oct. 19-Jan 20 (Mois 1 – 4)
4	Rapport avec les mesures d'accompagnements identifiés par la Convention de Financement de la RN13	Oct. 19-Jan 20 (Mois 1 – 4)

Gestion De Projet

Équipe Proposée

Annexe 1 – Chronogramme De Travail

Rapport D'avancement Des Travaux De Mesures Conservatoires Sur Les Monuments Du PNH-CSSR Janvier 2020

Référence Du Marché : Gg-Ct-Mef-238

Montant Du Marché : 19, 890,088.83 Gourdes

Montant Versé A Date : 5, 929,906.89 Gourdes (30%)

Nom De L'entrepreneur : Bureau D'architecture Et De Génie Civil (Bargec)

Date De Démarrage Des Travaux : 29 Janvier 2019

Durée : 6 Mois

DESIGNATION	DEGRE D'AVANCEMENT	TRAVAUX RESTANTS	REMARQUES
CITADELLE			
Mobilisation	80%		La portion restante couvre la démobilisation après l'achèvement des travaux.
Activités	Reprise de la toiture en tuile, traitement de ferrures rouillées, contrôle des eaux pluviales, mise en place de témoins		<p>Commentaires : Sur le site une majorité des travaux additionnels identifiés a déjà été exécutée, les interventions supplémentaires prévues étant :</p> <ul style="list-style-type: none">• Réparation du bassin situé dans les douves de la Batterie Coidavid, de son système de récupération et de collecte d'eaux de pluies ;• Réparation du bassin situé sous le Palais du Gouverneur ;• Réhabilitation de la maçonnerie des fours à chaux suite au traitement de la végétation parasite ; (déjà complétés)• Fourniture du système d'échafaudages pour la réalisation des travaux de réfection de la toiture en tuiles recouvrant la Batterie Royale et le Quartier des Officiers ; (déjà complétés)• Réhabilitation partielle de la charpente de la Batterie Royale et remise à niveau de la toiture ; (déjà complétés)• Élaboration d'un Protocole d'entretien pour les :<ul style="list-style-type: none">○ Toitures en tuiles○ Charpentes en bois et ferrures○ Rambardes métalliques

DESIGNATION	DEGRE D'AVANCEMENT	TRAVAUX RESTANTS	REMARQUES
SANS SOUCI			
Mobilisation	80%		La portion restante couvre la démobilisation après l'achèvement des travaux.
Activités	Contrôle de l'accès aux sites, réflexion de toiture amiante, contrôle des eaux pluviales, mise en place de témoins		<p>Commentaires : étaient en fait des changements dans la nature des interventions prévues, devenus nécessaires au vue de la réalité de l'exécution.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Travaux de restauration de la maçonnerie des murs délimitant le passage entre le Palais de la Reine et Écuries du Roi ; (travaux complétés) • Fourniture du système d'échafaudage pour la réalisation des travaux de restauration de la maçonnerie des murs délimitant le passage entre le Palais de la Reine et les Écuries du Roi ; (travaux complétés)

DESIGNATION	DEGRE D'AVANCEMENT	TRAVAUX RESTANTS	REMARQUES
RAMIERS			
Mobilisation	80%		La portion restante couvre la démobilisation après l'achèvement des travaux.
Activités	Traitement de la végétation parasite, contrôle des eaux pluviales, mise en état du sentier, définition d'un parcours sécurisé pour les visiteur et consolidation de la partie de maçonnerie haute		<p>Les Intervention contractuellement prévues étaient ponctuelles, une extension de ces interventions a été jugée nécessaire et a été ajoutée à la liste des travaux supplémentaires.</p> <p>L'extension des travaux de mise en état du sentier est déjà en cours de mise en œuvre L'extension des travaux de mise en état du sentier est déjà en cours de mise en œuvre</p>